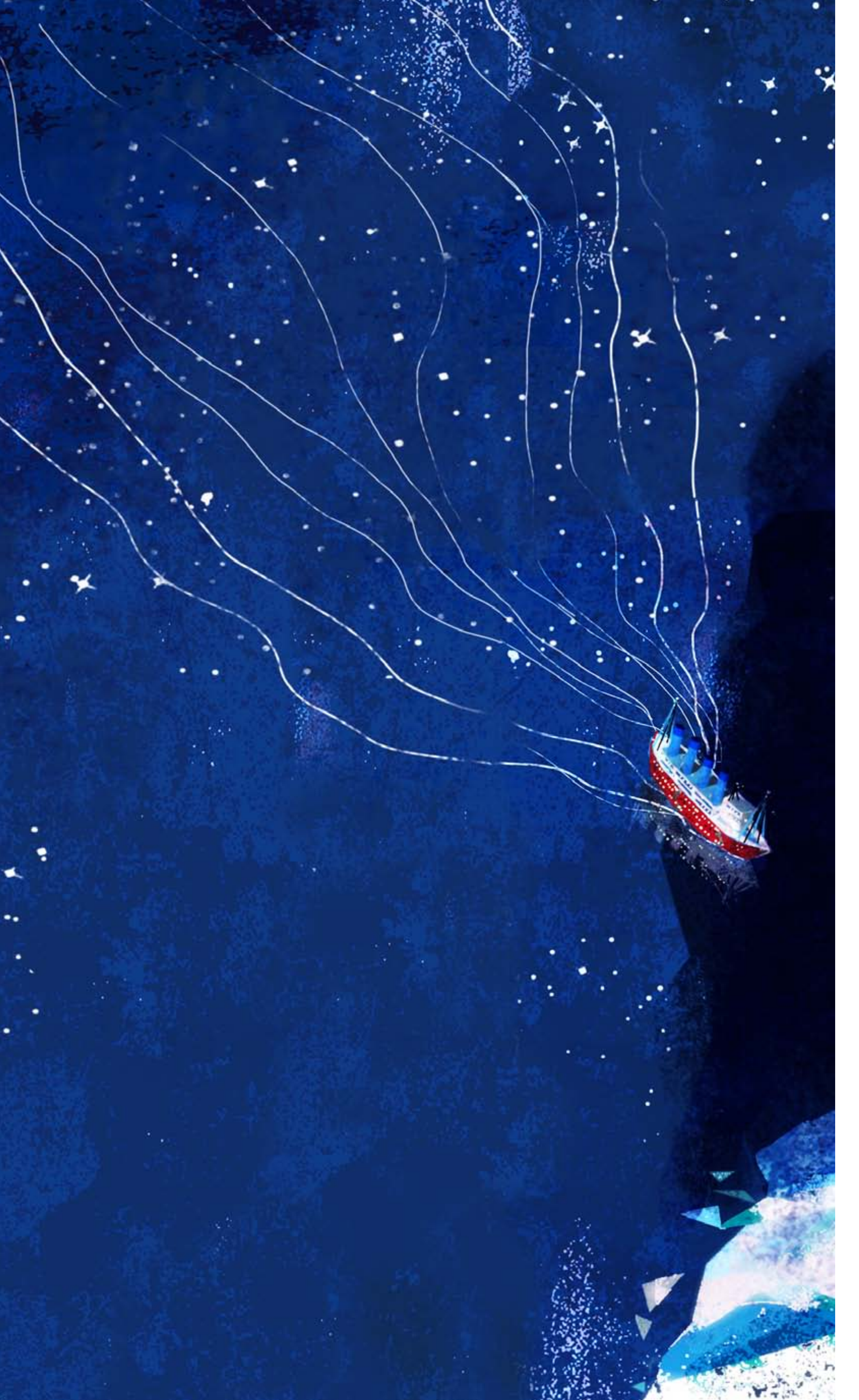






Futilidad o
El naufragio del Titán

Morgan Robertson

colecciónotraslatitudes

Futilidad o El naufragio del Titán

Morgan Robertson

Traducción de
Íñigo Jáuregui

Nørdicalibros
2012

Título original:
Futility, or The Wreck of the Titan

Fuerte de Navidad 11, 1º B - CP: 28044 Madrid
Tlf: (+34) 91 509 25 35 - info@nordicalibros.com
www.nordicalibros.com

Primera edición en Nórdica Libros: abril de 2012

ISBN: 978-84-15564-04-1

Depósito Legal: M-11687-2012

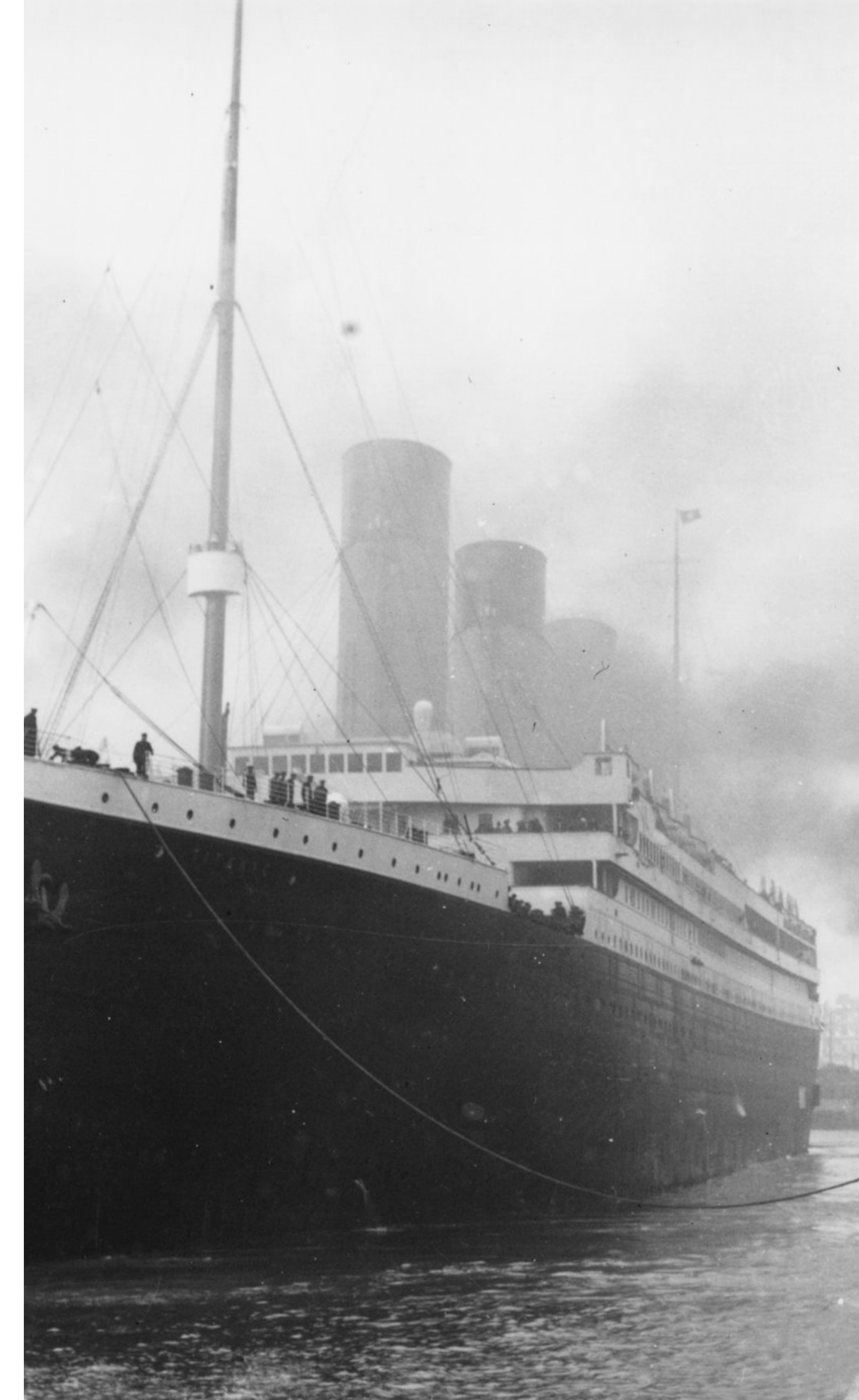
BIC: FA

Impreso en España / *Printed in Spain*
Imprenta Kadmos (Salamanca)

Diseño de colección: Filo Estudio

Maquetación: Diego Moreno

Corrección ortotipográfica: Juan Marqués
y Ana Patrón



CAPÍTULO I

Era el barco más grande del mundo que surcara los mares y la más fabulosa máquina creada por el hombre. En su construcción y mantenimiento habían intervenido todas las ciencias, profesiones y oficios conocidos. En su puente había oficiales que, además de ser elegidos por la Armada Real, habían superado rigurosos exámenes de todas las materias relacionadas con vientos, mareas, corrientes y geografía marina. No solo eran hombres de mar, sino también científicos. El mismo criterio profesional se aplicó al personal de la sala de máquinas, y el equipo de sobrecargos era equiparable al de un hotel de primera.

Dos bandas de música, dos orquestas y una compañía de teatro entretenían a los pasajeros durante las horas de vigilia; un cuerpo de médicos cuidaba del bienestar temporal y otro de capellanes atendía el bienestar espiritual de todos los pasajeros, mientras una brigada de bomberos bien entrenada calmaba a los más inquietos y contribuía al entretenimiento general con prácticas diarias.

De su puente majestuoso corrían, disimuladas, líneas de telégrafo hasta la proa, la sala de máquinas, la cofa de vigía y a todas las partes del barco donde se realizaba el trabajo. Cada cable terminaba en un dial visible

con un indicador móvil que contenía todas las órdenes y respuestas necesarias para gobernar el inmenso casco, tanto en el muelle como en el mar, lo que eliminaba en gran medida los gritos roncos y exasperantes de los oficiales y marineros.

Las noventa y dos puertas de los diecinueve compartimentos estancos podían cerrarse en medio minuto girando una palanca desde el puente, la sala de máquinas y desde otros doce puntos de la cubierta. Esas compuertas también se cerrarían automáticamente en caso de detectar agua. Aun con nueve compartimentos inundados el barco seguiría flotando y, puesto que ningún accidente marítimo conocido podía anegar tantos, el Titán se consideraba prácticamente insumergible.

Construido íntegramente de acero, y únicamente para el transporte de pasajeros, no llevaba ningún cargamento inflamable que amenazara destruirlo con un incendio. Eso había permitido a sus diseñadores renunciar al fondo plano de los cargueros y darle la elevación del fondo —o inclinación de quilla— de un yate de vapor, lo que mejoraba su comportamiento en las rutas marítimas. Tenía una longitud de 245 metros, un desplazamiento de 70.000 toneladas y una potencia de 75.000 caballos, y en su viaje de prueba había navegado a una velocidad media de 25 nudos por hora, en medio de fuertes vientos, mareas y corrientes. Resumiendo, era una ciudad flotante que contenía entre sus paredes de acero todo lo que tiende a minimizar los peligros e incomodidades de una travesía atlántica y hace la vida agradable.

Insumergible e indestructible, el Titán llevaba el mínimo número de botes exigido por la ley. Estos, en un total de veinticuatro, estaban bien cubiertos y amarrados

a sus pescantes en la cubierta superior y, en caso de ser lanzados, podían transportar a quinientas personas. El Titán no llevaba pesados e inútiles botes salvavidas, pero, puesto que la ley así lo exigía, cada una de las trescientas literas de los camarotes de los pasajeros, oficiales y tripulantes contenía un chaleco de corcho, y había unas veinte boyas salvavidas repartidas a lo largo de la barandilla.

En vista de su absoluta superioridad sobre el resto de embarcaciones, la compañía naviera anunció que se aplicaría una regla de navegación en la que creían firmemente varios capitanes, aunque todavía no la siguieran abiertamente. El barco avanzaría a toda máquina en medio de nieblas, tormentas o de un sol radiante, siguiendo la ruta septentrional, en invierno y en verano, por las siguientes y buenas razones: primero, porque, de ser embestido por otra embarcación, la fuerza del impacto se distribuiría sobre un área mayor si el Titán avanzara a toda máquina, siendo el otro barco el que llevaría la peor parte. Segundo, porque si el agresor fuera el Titán, no hay duda de que destruiría a la otra embarcación aunque avanzara a velocidad media, y puede que él también sufriera desperfectos; mientras que a toda máquina partiría al otro barco por la mitad, sin sufrir ningún daño que no pudiera repararse con una brocha. En uno u otro caso, y como mal menor, era preferible que sufriera el casco más pequeño. La tercera razón era que a toda máquina sería más fácil llevarlo fuera de peligro y, la cuarta, que en caso de choque inminente con un iceberg —el único escollo que no podría superar—, su proa quedaría aplastada apenas algunos centímetros más yendo a toda máquina que a media, y se inundarían a lo sumo tres compartimentos, lo que no sería preocupante al disponer de seis más.

Así pues, se confiaba en que, una vez hubiera calentado motores, el Titán desembarcaría a sus pasajeros a cinco mil kilómetros con la prontitud y regularidad de un tren. Había batido todos los récords en su primera travesía, pero hasta su tercer viaje de regreso no había bajado el registro entre Sandy Hook y Daun't Rock hasta dejarlo en cinco días, y se hizo correr el rumor entre los dos mil pasajeros embarcados en Nueva York de que en esta ocasión se harían esfuerzos por conseguirlo.

CAPÍTULO II

Ocho remolcadoras arrastraron la gran mole hasta la corriente, con su morro apuntando hacia el río. El piloto dijo unas palabras en el puente; el primer oficial dio un breve toque de silbato y giró una palanca; las remolcadoras se pusieron en fila y se retiraron; en las entrañas del barco se encendieron tres motores pequeños y se aumentó la potencia de tres grandes; tres hélices empezaron a girar, y el mastodonte, vibrando con un temblor que recorrió su gigantesco armazón, comenzó a moverse lentamente hacia el mar.

Al este de Sandy Hook el piloto se dejó ir y comenzó el verdadero viaje. Quince metros por debajo de cubierta, en un infierno de ruido, calor, luz y sombra, los paleros cargaban el combustible desde las carboneras al horno, donde fogoneros medio desnudos, con rostros que parecían los de demonios atormentados, lo arrojaban a las ochenta bocas ardientes de las calderas. En la sala de máquinas los engrasadores entraban y salían del maremágnum de acero que caía vertiginosamente, brillando y retorciéndose, cargados de latas de aceite y desechos, y supervisados por el atento personal de servicio, que escuchaba con gesto tenso en busca de alguna nota discordante en el confuso revoltijo de sonidos (un chas-

quido de acero fuera de tono, por ejemplo, señal de una llave o tuerca demasiado floja). En cubierta, los marineros izaban las velas triangulares de los dos mástiles para aumentar más aún la propulsión del veloz gigante, y los pasajeros se dispersaron a gusto de cada cual. Unos se sentaron, bien abrigados —porque, aunque era abril, el aire marino era frío—; otros recorrían la cubierta para estirar las piernas; otros escuchaban tocar a la orquesta en el salón de música, o leían o escribían en la biblioteca, y unos pocos se fueron a sus camarotes, mareados por el leve balanceo del barco.

Las cubiertas estaban despejadas y los relojes sincronizados a mediodía, y entonces comenzó la inacabable labor de limpieza a la que los marineros de un barco de vapor dedican gran parte de su tiempo. Encabezada por un contramaestre, una cuadrilla acudió a popa de estribor y, pertrechada de cubos y brochas, se distribuyó a lo largo de la barandilla.

—Caballeros, atención a los pescantes y puntales, no se preocupen por la barandilla —dijo el contramaestre—. Las damas, muevan las sillas un poco hacia atrás. Rowland, baje de ahí o caerá por la borda. Coja un ventilador... no, salpicará la pintura; deje el cubo y pida papel de lija a los suboficiales.

El marinero en cuestión —un hombre menudo de unos treinta años, barba negra, semblante vigoroso y bronceado, aunque de mirada acuosa y movimientos vacilantes— bajó de la barandilla y avanzó arrastrando los pies cargado con el cubo. Cuando llegó junto al grupo de mujeres a las que se había dirigido el contramaestre, sus ojos se posaron en una de ellas —una joven de cabellos resplandecientes y con el azul del mar en la mirada—,

que se había levantado al verlo acercarse. Él se sobresaltó, se apartó como para evitarla y, alzando la mano en una especie de torpe saludo, pasó de largo. Fuera de la vista del contramaestre, se apoyó en la caseta de cubierta, jadeando y apretándose el pecho con la mano.

«¿Qué es esto?», murmuró, fatigado; «¿los nervios producidos por el whisky o el revoloteo agonizante de un amor insatisfecho? Ya han pasado cinco años, y una mirada suya puede dejarme sin una gota de sangre en las venas y traer de nuevo todos los anhelos y la desesperación que llevan a un hombre a la locura... o a esto». Miró su mano temblorosa, llena de cicatrices y manchada de brea, continuó su camino y volvió con el papel de lija.

La joven había quedado igualmente afectada por el encuentro. Una expresión en la que se mezclaban la sorpresa y el terror había cubierto su hermoso aunque lánguido rostro y, sin responder al torpe saludo de él, cogió a una niña pequeña que estaba detrás de ella y, abriendo la puerta del salón, entró presurosa en la biblioteca, donde se derrumbó en una silla junto a un caballero con aspecto militar, que levantó la vista de su libro y dijo:

—Myra, ¿qué ocurre? ¿Acaso has visto a la serpiente marina o al Holandés Errante?

—Oh, no, George —respondió ella, turbada—. John Rowland está aquí. El teniente Rowland. Acabo de verlo... Está tan cambiado... Ha intentado hablarme.

—¿Quién, ese antiguo novio tuyo tan problemático? Ya sabes que nunca llegué a conocerlo, y no me has hablado mucho de él. ¿Qué es, primer oficial?

—No, parece un marinero raso. Estaba trabajando, y vestía ropas viejas y mugrientas. Tenía un rostro tan corrompido... Parece haber caído muy bajo desde que...

—¿Desde que lo rechazaste? Bueno, no es culpa tuya, cariño. Quien lo lleva dentro acabará destruyéndose de todos modos. ¿Todavía se siente agraviado? ¿Te sigue guardando rencor? Te veo muy disgustada. ¿Qué te ha dicho?

—No sé, no me ha dicho nada. Siempre me dio miedo. Me lo he encontrado tres veces desde entonces, y en sus ojos veo una mirada tan aterradora... Y aquella vez se puso tan violento y obcecado, tan terriblemente enfurecido... Me acusó de engañarlo y de jugar con él, y dijo algo de una ley inmutable del azar y de cierto equilibrio que gobierna los acontecimientos... algo que no logré entender, salvo cuando dijo que todos habremos de padecer el mismo sufrimiento que hemos causado a los demás. Después se marchó, lleno de ira. Desde entonces he temido que se tomara venganza y pudiera raptar a nuestra pequeña —apretó a la sonriente criatura contra su pecho y prosiguió—. Al principio me gustaba, hasta que descubrí que era ateo; porque, George, negaba la existencia de Dios, ¡y delante de mí, una cristiana confesa!

—No le faltaba atrevimiento, desde luego —dijo el marido, sonriendo—. Y yo diría que no te conocía demasiado bien.

—Nunca me pareció el mismo después de aquello —prosiguió ella—; me sentía como en presencia de algo sucio. Con todo, pensaba en lo maravilloso que sería salvarlo ante Dios y convencerle del amoroso cuidado de Jesús, pero él ridiculizaba todo lo que para mí era sagrado, y decía que valoraba tanto mi estima que no actuaría hipócritamente con tal de ganarla, y que sería honesto consigo mismo y con los demás y expresaría su honesto descreimiento. Entonces, un día, percibí licor en su aliento —él siempre olía a tabaco— y lo dejé. Fue entonces cuando tuvo ese arrebato.

—Sal y muéstrame a ese réprobo —dijo el marido, poniéndose en pie. Fueron hacia la puerta y la joven inspeccionó la cubierta—. Es el último de allí, junto a la cabina —dijo, ocultándose. El marido salió un momento.

—¡Caramba! ¿El rufián de mirada triste que está fregando el ventilador? Así que ese es el Rowland de la Marina, ¿no? Eso sí que es caer en picado. ¿No lo degradaron por conducta improcedente ante un oficial? ¿Y no se cogió una buena curda en la recepción del Presidente? Creo haberlo leído en algún sitio.

—Sé que perdió su puesto y que cayó en desgracia —respondió su mujer.

—Bueno, Myra, ahora el pobre diablo es inofensivo. Llegaremos a puerto en pocos días, y no tienes por qué cruzarte con él en esta inmensa cubierta. Si le queda algo de sensibilidad, estará tan incómodo como tú. Es mejor que te quedes dentro, se está levantando niebla.